Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/2035

19. 07. 95

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dagmar Enkelmann, Dr. Christa Luft und der Gruppe der PDS
— Drucksache 13/1929 —

Nutzung von Fahrrädern im Straßenverkehr und im Urlaub

Das Fahrrad erweist sich als geeignet, einen Teil der Verkehrsprobleme zu lösen und die Umweltbelastung zu verringern.

Auch im Urlaub nimmt das Radwandern erheblich zu. Mit der Verbesserung der Bedingungen für das Radwandern könnten der Urlaubsverkehr ins Ausland entlastet und die Umwelt geschont werden. Die einheimische Tourismusbranche würde neue Entwicklungsmöglichkeiten erhalten. Die mangelnde Ausschilderung der Fernwege mindert den Reiz des Fernradelns für viele Menschen und insbesondere Anfänger erheblich. Je nach regionaler Zuständigkeit gibt es an ein und demselben Radweg unterschiedliche Markierungen. Entlang des Rheins wechselt die Beschilderung praktisch mit den Kreis- und Ländergrenzen, oder sie fehlen ganz, weil einzelne örtliche Behörden keine Notwendigkeit für die Ausschilderung erkennen.

Der öffentliche Personenverkehr hält mit der wesentlich stärkeren Nutzung der Fahrräder nicht stand. Die Deutsche Bahn AG gibt den guten Rat: „Möglichst nicht an Wochenenden mit dem Fahrrad auf die Bahn gehen" („ZUG", Mai 1995).

Vorbemerkung

Derzeit hat das Fahrrad einen Anteil von rund 10 % an allen durchgeführten Wegen. Da in der Bundesrepublik Deutschland rund 45 % aller Pkw-Fahrten nicht länger als 5 km sind, werden Verlagerungsmöglichkeiten vom Pkw auf das Fahrrad speziell in diesem Bereich gesehen.

Fahrradtourismus ist im Betrachtungsbereich Fahrradverkehr ein gesondertes Segment. Rund 30 % aller Radfahrten sind sogenannte „Freizeitverkehre". Wie hoch der hierin enthaltene Langstreckenanteil ist, ist nicht bekannt; er dürfte jedoch unterpropor-

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 18. Juli 1995 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

tional sein, da das Fahrrad eher ein Nahverkehrsmittel ist. Da im Freizeitverkehr mit 30 % (bis 2010) noch eine erhebliche Wachstumsdynamik erwartet wird, kann auch im Bereich des Fahrradtourismus mit einer ähnlichen Entwicklung gerechnet werden. Fahrradtourismus ist nicht losgelöst von touristisch interessanten Regionen zu sehen. Diese Regionen verfügen vielfach dann auch schon über entsprechende Radwanderwege mit eigener Wegweisung, so zum Beispiel der Weserradweg, 880 km sogenannter Pättgeswege im Münsterland, Radwanderweg „R 1" Höxter nach den Niederlanden, „Tour de Baroque" durchs Altmühltal und an der Donau. In vielen Fällen sind diese Routen Gegenstand fahrradtouristischer Komplettangebote verschiedener Reiseveranstalter.

Die vom Grundgesetz vorgegebene Aufgabenteilung im Straßenverkehrsbereich läßt für den Bund nur zu, Radwege an Bundesfernstraßen zu bauen und zu finanzieren und dies wesentlich aus Gründen der Verkehrssicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Eine Zuständigkeit des Bundes speziell für den touristischen Aspekt des Fahrradverkehrs ist damit nicht verbunden. Hier sind die Länder gefordert, die weitestgehend hierzu Entwicklungskonzepte schon vorgelegt haben.

Eine Kartierung aller derzeit vorhandenen Fahrradwege und ausgewählten Regionalrouten ist derzeit durch den „Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club e. V." erfolgt. In Form von insgesamt 27 Regionalkarten kann dieses Kartenwerk im Handel (Bielefelder Verlagsanstalt) erworben werden.

1. Welchen Anteil nimmt das Fahrrad im Nahverkehr in Deutschland ein?

   Wie hoch ist der Anteil in vergleichbaren europäischen Ländern?

   Wie beurteilt die Bundesregierung attraktive Angebote zur Nutzung von Fahrrädern in anderen europäischen Ländern, wie die kostenlose Bereitstellung von Fahrrädern in einzelnen Städten, die Sperrung von Innenstädten für andere Verkehrsträger?

Rund 10 % aller Wege wurden in der Bundesrepublik Deutschland 1992 mit dem Fahrrad zurückgelegt. In den Niederlanden beträgt der Anteil rund 29 %, in Dänemark 18 %, in Großbritannien 3 %. Die Bundesregierung begrüßt alle Maßnahmen, die in geeigneter Weise den Fahrradverkehr fördern. Die Bereitstellung von Fahrrädern auf Mietbasis wie auch die Einrichtung von Fahrradstraßen gehört zum festen Bestandteil kommunaler Radverkehrsförderung. Die kostenlose Bereitstellung von Fahrrädern dürfte an knappen kommunalen Finanzmitteln scheitern.

2. Welchen Rang nimmt das Fahrrad in verkehrspolitischen Überlegungen der Bundesregierung ein?

   In welchen Konzeptionen spiegelt sich das wider?

   Welcher Verkehrsanteil läßt sich nach Auffassung der Bundesregierung in Deutschland mit Fahrrädern realisieren?

   Welche Forschungen laufen in Deutschland zu diesen Fragen?

Insbesondere aus umweltpolitischen Gründen steht die Bundesregierung einer verstärkten Nutzung des Fahrrades positiv gegenüber. Da Fahrradverkehr weitestgehend Nahverkehr darstellt, fällt Fahrradverkehr in die Aufgabenzuständigkeit von Länder und Kommunen. Unabhängig hiervon versucht die Bundesregierung, durch ihr Programm „Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes" neben Sicherheitsaspekten auch die Attraktivität der Fahrradnutzung zu steigern. Daneben fördert die Bundesregierung die Möglichkeit, die parallel zu natürlichen und künstlichen Bundeswasserstraßen gelegenen Betriebswege auch für Fußgänger und Fahrradfahrer zu öffnen (zum Beispiel Mittellandkanal). Forschungsseitig wurden zwischen 1982 und 1989 im Rahmen der Modellvorhaben „Fahrradfreundliche Stadt" sowie „Flächenhafte Verkehrsberuhigung" eine Vielzahl von Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrradverkehrs an konkreten Beispielen durch den Bund gefördert. Der damals gegründete Arbeitskreis „Programm zur Umweltentlastung zur Förderung des Fahrradverkehrs" ging von einer möglichen Verlagerung von 25 % bis 35 % aller Nahverkehrswege vom Pkw auf das Fahrrad aus.

Der Deutsche Bundestag hat in seiner Sitzung am 21. April 1994 die Bundesregierung aufgefordert, für eine höhere Attraktivität des Fahrradverkehrs Sorge zu tragen und eine Bestandsaufnahme zur Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland durchzuführen. Alle fünf Jahre ist zukünftig von der Bundesregierung hierzu ein Bericht zu erstellen. Die notwendigen Untersuchungen und Arbeiten sind inzwischen angelaufen. Der erste Bericht wird voraussichtlich Anfang 1997 vorliegen.

3. Welche Möglichkeiten für eine erweiterte Nutzung von Fahrrädern werden im Bundesgebiet vorgesehen?

   Welche Voraussetzungen sind dazu zu schaffen?

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen. Im übrigen werden die verkehrsrechtlichen Vorschriften im Sinne einer attraktiven Fahrradnutzung ständig weiterentwickelt und angepaßt.

4. Wie beurteilt die Bundesregierung die Notwendigkeit einer zentralen Koordinierung der Beschilderung von Fernradwegen?

   Ist eine ablehnende Haltung der Bundesregierung in dieser Frage in der Vergangenheit angesichts steigender gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Interessen an der Nutzung des Fahrrades gerechtfertigt?

Fragen zur amtlichen Wegweisung für den Radverkehr wurden am 10./11. Mai 1994 vom Bund-Länder-Fachausschuß für den Straßenverkehr und die Verkehrspolizei diskutiert. Die Vertreter der Länder haben sich dabei dafür ausgesprochen, daß der Radverkehr sich nach der für alle Verkehrsteilnehmer geltenden, allgemeinen Wegweisung richten müsse. Für eine gesonderte amtliche Wegweisung für den Radverkehr an Radwegen als auch an Radwanderwegen (Routen) ist kein Bedürfnis gesehen worden.

Vielmehr stehen nach Auffassung der Länder gerade bei Radwanderungen vornehmlich touristische oder ähnliche Belange im Vordergrund, die es rechtfertigen, notwendige Kennzeichnungen des Radwanderweges ihrem Betreiber zu überlassen.

5. Ergeben sich nicht auch Notwendigkeiten einer Zusammenarbeit mit den Nachbarländern in der Frage der Beschilderung der Radwege?

Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

6. Wie beurteilt die Bundesregierung die Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern in der Bahn im Inland und bei Fahrten ins Ausland?

   Sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit, bessere Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern bei der Bahn durch unterstützende Maßnahmen (Forschungsaufgaben, Umbaubeihilfen oder andere Hilfen als Ausgleich für den Beitrag bei der Lösung von Umweltproblemem) zu unterstützen?

   Wenn nein, soll nach Auffassung der Bundesregierung allein die Deutsche Bahn AG marktwirtschaftliche Lösungen suchen und höhere Beförderungsentgelte festlegen?

Seit Inkrafttreten der vom Deutschen Bundestag beschlossenen Bahnstrukturreform am 1. Januar 1994 entscheidet der Vorstand der Deutschen Bahn AG (DB AG), die als privatrechtlich organisiertes Wirtschaftsunternehmen nach den Bestimmungen des Aktiengesetzes geleitet wird und nicht mehr Teil der bundeseigenen Verwaltung ist, in Fragen der Betriebsführung sowie der Angebots-, Tarif- und Servicegestaltung in eigener Zuständigkeit und Verantwortung. Dies gilt insbesondere auch für die Beförderung von Fahrrädern im Zug. Die Bundesregierung nimmt darauf keinen Einfluß, weil dies mit einem wesentlichen Ziel der Neuordnung der Eisenbahnen, nämlich strikte Trennung unternehmerischer und staatlicher Aufgaben und Stärkung der Handlungsfreiheit der Konzernleitung am Markt, nicht in Einklang zu bringen wäre.

Die Beschaffung neuer Schienenfahrzeuge und den Umbau vorhandener Reisezugwagen finanziert die DB AG aus Eigenmitteln. Sie erhält hierfür keine Bundeszuwendungen.

Nach Auskunft der DB AG ist die Mitnahme von Fahrrädern im Zug seit dem Fahrplanwechsel am 28. Mai 1995 in einem weitaus größeren Umfang als bisher möglich. Das Unternehmen weist gleichwohl in seinen Beförderungsbedingungen darauf hin, daß ein Transport nur möglich ist, solange in den dafür vorgesehenen Fern-, und Nahverkehrszügen freie Stellplätze vorhanden sind. Die DB AG empfiehlt entsprechende Reservierungen oder ggf. den Versand der Fahrräder als Reisegepäck.

Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333